

Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



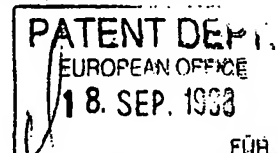
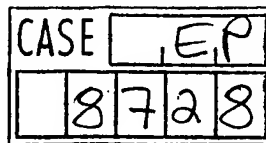
(11) EP 0 864 457 A2

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
16.09.1998 Patentblatt 1998/38

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B60K 6/02, B60K 41/28

(21) Anmeldenummer: 98103909.2



(22) Anmeldetag: 05.03.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Welss, Heinz  
64625 Bensheim (DE)

(74) Vertreter:  
Feldmann, Bernhard et al  
DEERE & COMPANY  
European Office  
Patent Department  
68140 Mannheim (DE)

(30) Priorität: 12.03.1997 DE 19710082

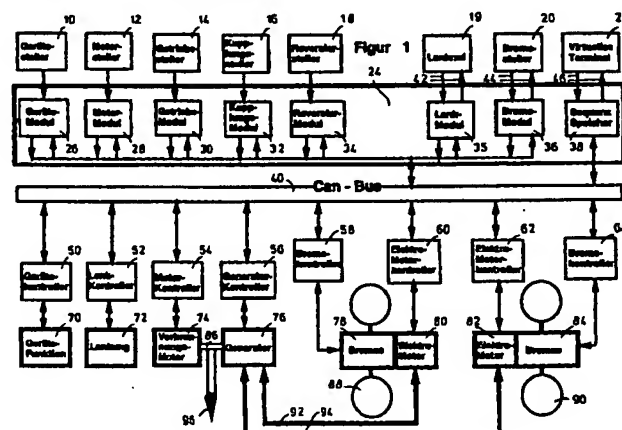
(71) Anmelder: Deere & Company  
Moline, Illinois 61265-8098 (US)

(54) **Antriebssystem für Nutzfahrzeuge**

(57) Es wird ein Antriebssystem für Nutzfahrzeuge, insbesondere für landwirtschaftliche oder industrielle Schlepper beschrieben, welches einen durch einen Verbrennungsmotor (74) angetriebenen Generator (76), wenigstens eine Antriebsachse, deren Räder (88, 90) jeweils durch einen zugehörigen, durch den Generator (76) gespeisten Elektromotor (80, 82) angetrieben werden, wenigstens eine Lenkachse, deren Räder (88, 90) gemeinsam oder einzeln durch Lenkaktuatoren (60, 62) gelenkt werden, und manuelle Bedienelemente (12, 14, 19, 20) für wenigstens die Fahrfunktionen Lenkung und Geschwindigkeitsvorgabe enthält.

Ein einfaches Antriebskonzept, bei dem in die elektrische bzw. elektronische Steuerung des Fahrzeugs hochpriorre Bedienelemente (19, 20) einbezogen sind, besteht darin, daß die Benutzeroberfläche einen Prozessor (24) enthält, der sowohl für Signale der

hochpriorren Bedienelemente (19, 20), wie die Signale eines Lenkbedienelements (19) als auch für niederpriorre Signale sonstiger Bedienelemente (12, 14, 16, 18), wie die Signale einer Geschwindigkeitsvorgabe, parallele und autark arbeitende Funktions-Module (26, 28, 30, 32, 34, 35, 36) enthält. Der Prozessor (24) wickelt Sollwertvorgaben für die zugehörigen Aktuator-systeme (70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 100, 102, 104), wie Elektromotoren (80, 82) und Lenkaktuatoren (72), in Form von Botschaften über einen System-Bus (40) ab, während die Rechenergebnisse der einzelnen Funktions-Module (26, 28, 30, 32, 34, 35, 36) zur Verbesserung des Echtzeitverhaltens des Gesamtsystems prozessorintern ausgetauscht und miteinander abgeglichen werden können.



EP 0 864 457 A2

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Antriebssystem für Nutzfahrzeuge, insbesondere für landwirtschaftliche oder industrielle Schlepper, mit einem durch einen Verbrennungsmotor angetriebenen Generator, mit wenigstens einer Antriebsachse, deren Räder jeweils durch einen zugehörigen, durch den Generator gespeisten Elektromotor angetrieben werden, mit wenigstens einer Lenkachse, deren Räder gemeinsam oder einzeln durch Lenkaktuatoren gelenkt werden, und mit manuellen Bedienelementen für wenigstens die Fahrfunktionen Lenkung und Geschwindigkeitsvorgabe.

Nutzfahrzeuge und insbesondere landwirtschaftliche Schlepper werden heute von Verbrennungsmotoren und einer Vielzahl von nach Bauart und Gangzahl unterschiedlichen Getrieben angetrieben. Es sind auch Antriebe bekannt, bei denen der Verbrennungsmotor einen Generator antreibt, der Strom für zwei Einzelrad-Elektromotoren einer Fahrzeugantriebsachse bereitstellt (US-A-4,953,646). Anstelle eines derartigen reinen elektrischen Antriebs wurde durch die ältere Patentanmeldung P 196 23 738.6 ein Fahrzeug mit leistungsverzweigten elektromechanischen Einzelradantrieben vorgeschlagen, bei dem die hier vorliegende Erfindung grundsätzlich auch Anwendung finden kann.

Zur Bereitstellung der Fahrfunktionen werden manuelle Bedienelemente eingesetzt, welche die hochprioreren Lenkrad- und Bremspedal-Betätigungen unmittelbar mechanisch und/oder hydraulisch umsetzen, d. h. zwischen dem Lenkrad und der Lenkeinrichtung sowie zwischen dem Bremspedal und den Bremsen besteht eine mechanische oder mechanisch-hydraulische Verbindung. Bisher ist dies aus Sicherheitsgründen grundsätzlich für alle Nutzfahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben. Bei Ackerschleppern, die nur bis 40 km/h zugelassen sind, ist es ausnahmsweise auch zulässig, die hochprioreren Lenkeinrichtungen und Bremsen servo-hydraulisch zu bedienen. Eine Reihe von niederprioreren Fahrfunktionen (beispielsweise die Geschwindigkeitsvorgabe) werden in der Regel ebenso direkt vorgegeben. Jedoch wurde durch die EP-A-0 698 518 auch vorgeschlagen, die Vorgabe niederpriorer Fahrfunktionen elektronisch, insbesondere über eine Bedieneroberfläche (User-Interface), indirekt vorzugeben.

Durch die Bereitstellung zusätzlicher Funktionen, durch die die Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs im Arbeitseinsatz oder die Lenkfähigkeit und Sicherheit bei Straßenfahrt verbessert werden sollen, wird das Antriebskonzept des Arbeitsfahrzeugs immer komplexer.

Ziel der Erfindung ist es, die Bedienung aller Fahrfunktionen zu überdenken und nach Möglichkeit einheitlich neu zu organisieren. Dabei ist es anzustreben, bei Fahrzeugen mit Generator und elektrischen Einzelradmotoren, bei denen beispielsweise alle vier Quadranten des Antriebssystems zum Vorwärts- und Rückwärtsfah-

ren sowie zum Bremsen genutzt werden können, die Funktionen Lenken, Antreiben und gegebenenfalls auch Bremsen gemeinsam abzuwickeln.

Möglich erscheint es, die Funktion der Geschwindigkeitsregelung in elektrische Einzelradantriebe zu verlagern. Dann können das Getriebe als mechanische Einheit sowie die Achs-Funktionen mit Achsdifferential, Differentialsperre, etc. ebenso wie das eventuell vorhandene Zentraldifferential mit Zentral-differential-Sperre und im Retarderbereich auch die Bremsfunktionen eingespart bzw. geschont werden. Hierdurch entfielen eine Vielzahl kostspieliger Teile und die Fahrfunktionen ließen sich einheitlich darstellen. Die Einbeziehung weiterer Fahrzeugfunktionen in die Steuerung erscheint außerordentlich wünschenswert. Bei der Einbeziehung hochpriorer Lenkrad- und Bremspedal-Betätigungen sind jedoch hohe Sicherheitsanforderungen zu erfüllen, die zur Zeit einer solchen Einbeziehung noch im Wege stehen.

Die der Erfindung zugrunde liegende Aufgabe wird darin gesehen, ein Antriebssystem der eingangs genannten Art vorzuschlagen, dem ein einfaches und effizientes Antriebskonzept für die elektrische bzw. elektronische Steuerung des Fahrzeugs zugrunde liegt. Es soll die Einbeziehung hochpriorer Bedienelemente in die Steuerung unter Einsatz moderner Technik ermöglicht werden, wobei wenigstens gleich hohe Sicherheitsanforderungen erfüllt werden, wie sie den heute vorherrschenden gesetzlichen Vorschriften zugrunde liegen. Ferner soll der Nachweis erbracht werden, daß das erfindungsgemäß einfache, effiziente Antriebskonzept so sicher ist wie die heutige Praxis.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Lehre des Patentanspruchs 1 gelöst. Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen gehen aus den Unteransprüchen hervor.

Durch die erfindungsgemäße Lösung lassen sich die Fahrstrategien auf einfache Weise automatisieren, so daß die Bedienungsperson entlastet wird. Durch die Verwendung elektronischer Komponenten kann der Aufwand zur Realisierung des Antriebssystems äußerst gering gehalten werden. Die Automatisierung ist vorteilhaft, da die Bedienungsperson nur ein begrenztes Wahrnehmungsvermögen hinsichtlich der Straßen- und Wetterbedingungen aufbringt und daher in der Regel langsamer reagiert als dies eine elektronische Steuerung vermag. Das erfindungsgemäße Antriebskonzept läßt es auch zu, daß die Fahrzeugreaktionen für die Bedienungsperson vorhersehbar bleiben, d. h. daß das Arbeitsfahrzeug sein Verhalten während der Fahrt nicht unerwartet ändert. Ferner kann ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Lenkradstellung und dem Lenkeinschlag an den Rädern gewährleistet werden. Durch die Einbeziehung hochpriorer Funktionen in die Steuerung können die Sicherheitsanforderungen erfüllt und sogar übertroffen werden.

Die Erfindung ermöglicht die Verwendung einfacher, sensorisierter manueller Bedienelemente, die sich

den jeweiligen Anforderungen entsprechend leicht in eine ergonomisch optimale Lage zur Bedienungsperson anordnen lassen. Die Einstellung der Bedienelemente läßt sich durch Sensoren elektronisch abtasten. Die Sensorsignale werden ohne Unterschied ob hochprior oder niederprior von einem Prozessorrechner aufbereitet und in diesem von parallel und autark arbeitenden, den einzelnen Bedienelementen zugeordneten Funktions-Modulen, beispielsweise Software-Funktions-Modulen, verarbeitet. Dabei tauschen die Einzel-Module ihre Ergebnisse zur Verbesserung des Echtzeitverhaltens des GesamtSystems rechnerintern miteinander aus, während die Sollwertvorgaben an die zugehörigen Aktuatorssysteme als Botschaften über einen System-Bus abgewickelt werden.

Der gegenseitige Informationsfluß zwischen den einzelnen Funktions-Modulen läuft damit nicht über den System-Bus, sondern erfolgt intern im Prozeßrechner. Dadurch werden Wartezeiten bei einem stark belasteten System-Bus vermieden. Der Informationsfluß kann schneller und mit weniger Konflikten abgewickelt werden. Dies erhöht entscheidend die Systemsicherheit. Durch den schnellen Informationsfluß und die Konfliktarmut des Systems ist es möglich, daß die sogenannten hochpriorigen Signale ohne Sicherheitsrisiko von dem Prozeßrechner bearbeitet und ausgewertet werden. Es ist daher nicht mehr erforderlich, die hochpriorigen Signale bevorzugt vor niederpriorigen Signalen zu bearbeiten.

Die Definition sogenannter hochprioriger Signale und eine bevorzugte Bearbeitung dieser Signale gegenüber sogenannten niederpriorigen Signalen ist bei Anwendung der erfindungsgemäßen Lösung nicht mehr erforderlich. Damit ist zur Erfüllung eines hohen Sicherheitsstandards die bisher übliche mechanische oder hydraulische Unmittelbarkeit zwischen einem Bedienelement (z. B. Lenkrad) und dem zugehörigen Aktuatorssystem (z. B. Lenkaktuator oder Lenkgestänge) nicht mehr notwendig.

Auf den System-Bus werden mit einer regelmäßigen Taktfrequenz Botschaften ausgegeben, die Informationen enthalten, welche bis zum Zeitpunkt der Abgabe einer Botschaft durch das jeweilige Funktions-Modul aufbereitet wurden. Die zu diesem Zeitpunkt noch nicht endgültig verarbeiteten Informationen eines Funktions-Moduls werden für eine spätere Botschaft bereitgestellt.

Die Botschaften gehen als Rundschreiben an die Kontroller aller zugehörigen Aktuatorssysteme, wie Elektromotoren, Lenkaktuatoren, Bremsen und dergleichen, um diese anzusteuern. Jeder an den System-Bus angeschlossene Kontroller liest grundsätzlich alle Botschaften und erkennt, welche Teile der Botschaft für ihn bestimmt sind und wertet diese aus. Bei einem Signalausfall arbeitet der Kontroller mit den vorher erhaltenen Informationen weiter.

Ein erhebliches Einsparungspotential kann durch eine bevorzugte Ausgestaltung der Erfindung erschlos-

sen werden, bei der neben niederpriorigen Vorgaben, beispielsweise die Geschwindigkeitsvorgabe, auch die hochpriorigen Funktionen Lenken und Bremsen in das Antriebssystem einbezogen werden, indem jeder dieser Funktionen wenigstens ein eigenes, parallel und autark arbeitendes Funktions-Modul zugeordnet wird. Die Funktions-Module ermitteln einerseits Sollwertvorgaben, die in Form von Botschaften über den System-Bus an die Kontroller (Elektromotor-Kontroller, Lenk-Kontroller und Brems-Kontroller) der zugehörigen Aktuatorsystem ausgegeben werden. Sie tauschen andererseits prozessorintern Informationen untereinander (prozessorinterner Datenaustausch) aus.

Mit zunehmendem Lenkeinschlag laufen die Vorder- und Hinterräder auf unterschiedlich großen Radien. Dies macht einen Drehzahlausgleich erforderlich, denn wird der Drehmomentenausgleich behindert, ergeben sich hohe Radumfangskräfte, die den Antriebsstrang verspannen. Dieses Problem wird beispielsweise in der EP-A-0 553 670 näher erläutert. Einer bevorzugten Ausgestaltung der vorliegenden Erfindung zufolge enthält das Lenk-Modul daher einen Lenkkennfeldspeicher. Durch das Lenk-Modul werden aus den Signalen eines Lenkbedienelements die jeweiligen Ackermann-Winkel bestimmt und unter Rückgriff auf den Lenkwinkel-Kennfeldspeicher Korrekturdaten (z. B. Drehzahl-Korrekturwerte) für jedes Rad mit dem Ziel ermittelt, für alle Lenkwinkel ein gleichmäßiges, verspannungsfreies Antreiben und Abbremsen der Räder zu ermöglichen. Die von dem Lenk-Modul ermittelten Korrekturdaten werden prozessorintern wenigstens einem weiteren Funktions-Modul, vorzugsweise einem Getriebe-Modul oder einem Brems-Modul, zugeleitet. Das weitere Funktionsmodul nimmt entsprechende Korrekturen an den von ihm bearbeiteten Sollwertvorgaben vor und übermittelt die korrigierten Sollwertvorgaben in Botschaften über den System-Bus an die Einzelradantriebs-Kontroller.

Die Lenkwinkelstellsignale werden vorrangig vom Lenkbedienelement, z. B. einem Lenkrad, Lenkhebel oder Joystick vorgegeben. Sie können gemäß einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung aber auch von automatischen Lenk-Leitsystemen direkt bereitgestellt oder auch indirekt als Lenk-Sequenzen aus einem Sequenz-Speicher ausgelesen werden. Die Sequenzen können hierbei während eines vorausgehenden Arbeitsgangs gespeichert oder auch z. B. als Schichtlinienmodell des zu bearbeitenden Geländes an einem Terminal von der Bedienungsperson vorgeplant werden. Die Betriebsmodi Lenk-Leitsysteme und Lenk-Sequenzen lassen sich durch Eingaben der Bedienungsperson am Terminal, welches über ein eigenes autark arbeitendes Funktions-Modul mit dem Prozeßrechner in Verbindung stehen kann, zuschalten und nach einer automatischen Abschaltung infolge eines Lenkeingriffs der Bedienungsperson reaktivieren. Die unmittelbare Lenkwinkelvorgabe der Bedienungsperson hat aus Sicherheitsgründen immer Priorität gegen-

über Lenk-Leitsystemen oder Lenk-Sequenzen.

Die aktuelle Istgeschwindigkeit des Fahrzeugs kann, wie auch andere Meßdaten des Fahrzeugs, auf dem System-Bus zur Verfügung gestellt werden und ist von Bedeutung, da die Lenkung zweckmäßigerweise hinsichtlich Sicherheit und Fahrkomfort bei verschiedenen Betriebsanwendungen, z. B. Fronladerarbeiten oder Straßenfahrt, variabel einstellbar sein sollte, was das Lenkübersetzungsverhältnis, die Dämpfung- und das Ansprechverhalten, etc. angeht. Einfluß auf die Lenkung haben ferner die Fahrzeuggeometrie (Spurbreite, Radstand, Sturz, Lenkkinematik, Lenkfehler, Bereifung, etc.), die Art der gewählten Lenkung (Zweirad-, Vierrad-, Gleichlauflenkung) und dergleichen. Für die Berücksichtigung einer Vielzahl solcher Betriebsanwendungen und Einflußgrößen, die sich beispielsweise über ein virtuelles Terminal einstellen lassen, können besonders wirkungsvoll Mittel der heutigen Elektronik eingesetzt werden.

Es ist von besonderem Vorteil, wenn aus den durch das Lenkrad vorgegebenen Lenkwinkelstellsignalen Sollwertvorgaben für die Lenkung bereitgestellt werden, die von der jeweiligen Fahrzeuggeschwindigkeit abhängen. Dies kann dadurch erfolgen, daß die Lenkwinkelvorgaben hinsichtlich der Fahrzeugistgeschwindigkeit nach vorbestimmten Schranken klassifiziert werden, um aus Kennfeldern gespeicherte Werte von Lenkwinkel-Sollwertvorgaben für eine gelenkte Vorderachse und/oder eine gelenkte Hinterachse nach Richtung (links/rechts) und Betrag zu ermitteln. Die Klassifizierungsparameter können in einem Kennfeldspeicher des Lenk-Moduls abgelegt werden. Überschreitet beispielsweise die Fahrzeugistgeschwindigkeit einen bestimmten Wert, so wird dem Lenkwinkelstellsignal eine Lenkwinkel-Sollwertvorgabe zugeordnet, durch die der Lenkaktuator einen etwas kleineren Lenkwinkel einstellt, als er es bei geringeren Geschwindigkeiten getan hätte. Die ermittelten Lenkwinkel-Sollwertvorgaben werden über den System-Bus ausgegeben und von dem Lenk-Kontroller erkannt. Die gleichen Lenkwinkel-Sollwertvorgabeinformationen können zweckmäßigerweise auch prozessorintern direkt anderen Funktions-Modulen, insbesondere dem Getriebe- und/oder dem Brems-Modul, zur Verfügung gestellt werden, um die Lenkwinkel-Sollwertvorgaben bei deren Signalverarbeitung zu berücksichtigen.

Vorzugsweise wird eine niederpriorie Geschwindigkeitsvorgabe in das erfindungsgemäße Antriebssystem einbezogen, indem die elektrischen Signale eines von einer Bedienungsperson betätigbaren Getriebestellers von einem autark arbeitenden Getriebe-Modul aufbereitet werden. Als Getriebesteller kommt z. B. ein Einstellhebel in Betracht, durch den die Bedienungsperson eine Fahrzeugwunschgeschwindigkeit einstellt. Das Getriebe-Modul errechnet Drehzahlwerte für die einzelnen Elektromotoren und gibt diese als in Botschaften verschlüsselte Sollwertvorgaben über den System-Bus an die Einzelradantriebs-Kontroller, insbesondere die

Elektromotor-Kontroller, aus. Ferner übermittelt das Getriebe-Modul prozessorintern Korrekturdaten an wenigstens ein weiteres autark arbeitendes Funktions-Modul. Es ist beispielsweise von Vorteil, wenn ein Getriebe-Modul die berechneten nächsten Sollgeschwindigkeiten an ein Lenk-Modul und ein Verbrennungsmotor-Modul intern weitermeldet. Damit werden die Rechenergebnisse eines Getriebe-Moduls nicht nur für die Ansteuerung der Elektromotor-Kontroller genutzt. Vielmehr werden seine Ergebnisse prozessorintern auch zur Korrektur der Ergebnisse eines Lenk-Moduls und/oder eines Verbrennungsmotor-Moduls und gegebenenfalls weiterer Funktions-Module bereitgestellt.

Das Getriebe-Modul enthält zweckmäßigerweise einen über ein Terminal programmierbaren Geschwindigkeits-Kennfeldspeicher, anhand dessen die Drehzahlwerte für die einzelnen Elektromotoren modifizierbar sind, um beispielsweise die Fahrzeuggeschwindigkeit zu begrenzen und/oder unterschiedliche Fahrzeugstrategien (beispielsweise Auswahl von Geschwindigkeitsfeldern für spezielle Anwendungsfälle) einzustellen.

Aus Konventionsgründen wurde die Bezeichnung "Getriebe-Modul" gewählt, obwohl dieses Modul vorrangig Steuerdaten für die Einzelradantriebe, insbesondere die Elektromotoren bereitstellt. Konventionelle Getriebeelemente sind kein notwendiger Bestandteil des erfindungsgemäßen Antriebssystems. Die Erfindung kann jedoch auch bei Antriebssystemen Anwendung finden, die Getriebeelemente, wie Kupplungen, Bremsen oder Gangschaltungen enthalten. In diesem Fall können die über den System-Bus übertragenen Botschaften auch Informationen des Getriebe-Moduls enthalten, die für die Getriebeelemente bestimmt sind.

Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung ist ein autark arbeitendes Getriebe-Modul vorgesehen, der aus der von der Bedienungsperson vorgegebenen Wunschgeschwindigkeit und der aktuellen Fahrzeugistgeschwindigkeit Geschwindigkeitssollwerte ermittelt. Diese Geschwindigkeitssollwerte werden zweckmäßigerweise für jedes angetriebene Rad in Abhängigkeit des aktuellen Lenkwinkels korrigiert, um so ein verspannungsfreies Abrollen aller Räder zu ermöglichen. Hierbei werden z. B. die von dem Lenk-Modul aus der Ackermann-Beziehung für jedes Rad gewonnenen Kennwerte mit einem gewünschten Geschwindigkeitssollwert multipliziert, um Sollwertvorgaben für die Antriebe der Räder zu gewinnen. Das Getriebe-Modul enthält vorzugsweise einen Algorithmus, durch den die Geschwindigkeitssollwertvorgabe mit einem Zeitverhalten beaufschlagt wird, so daß größere Sprünge in der Sollwertvorgabe vermieden und die Antriebskomponenten nicht überlastet werden.

Vorzugsweise kann über einen Geschwindigkeitshebel eine maximale Fahrzeuggeschwindigkeit eingestellt werden, die das Fahrzeug nicht überschreiten soll.

Das Getriebe-Modul ermittelt aus der Wunschgeschwindigkeit Drehzahlsollwerte für die Radantriebe. Erreicht das Fahrzeug die eingestellte Maximalgeschwindigkeit, so reduziert das Getriebe-Modul diese Sollwerte so, daß die vorgegebene Maximalgeschwindigkeit nicht überschritten wird.

Die Controller der Radantriebe stellen die von den Radantrieben aufgetragenen Momente entsprechend den Sollwertvorgaben des Getriebe-Moduls ein. In Abhängigkeit von den Verhältnissen am Rad ergeben sich dann Raddrehzahlen. Diese können in vorteilhafter Weise über die Radantriebs-Controller und den System-Bus an den Prozeßrechner zurückgemeldet werden. Das Getriebe-Modul überprüft, ob die erreichten Drehzahlen dem Idealzustand entsprechen, der aus der Kenntnis der Fahrzeuggeometrie und des aktuellen Lenkwinkels unter Nutzung der Ackermann-Bedingung berechnet werden kann. Wird festgestellt, daß die Drehzahl eines oder mehrerer Räder nicht diesem Idealzustand entspricht, werden über das Getriebe-Modul die Soll-drehzahlwerte der entsprechenden Antriebe korrigiert.

Ein Sensor zur Bestimmung der Fahrzeuggeschwindigkeit kann die Regelung der Raddrehzahlen unterstützen, ist aber nicht zwingend notwendig.

Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung ist jedem Elektromotor ein Elektromotor-Controller zugeordnet, der unter Berücksichtigung der am Rad vorherrschenden Last- und Kraftschlußverhältnisse die über den System-Bus übermittelten Soll-drehzahlen durch Erhöhung oder Erniedrigung der Raddrehmomente einregelt. Dies ermöglicht die Berücksichtigung von Radschlupf und eine erhöhte Belastung eines Rades (beispielsweise beim Überfahren eines Hindernisses), die erkannt werden und als Feedback an den zugehörigen Elektromotor-Controller gehen, der daraufhin die Leistung nachstellt. Gleiches gilt bei abfallender Belastung eines Rades durch schlechte Bodenhaftung (Glatteis) und dergleichen.

Vorzugsweise enthält der Prozeßrechner ein autark arbeitendes Verbrennungsmotor-Modul. Dieses stellt über den System-Bus Sollwertvorgaben für einen Verbrennungsmotor-Controller bereit, der die Kraftstoffeinspritzmenge für den Verbrennungsmotor einregelt. Das Verbrennungsmotor-Modul berechnet die Sollwertvorgaben aufgrund von Soll-drehzahlen bzw. Sollgeschwindigkeiten der Räder, die von der Bedienungsperson vorgegeben sind und/oder prozessorintern zur Verfügung stehen.

Als Auslegungspunkt für das Antriebssystem dient zunächst die Nennleistung des Verbrennungsmotors. Falls die Einsatzbedingungen nicht die volle Nennleistung des Verbrennungsmotors erfordern, wird in vorteilhafter Weise vom Verbrennungsmotor-Modul die vom Generator geforderte Leistung bei geringerer Drehzahl und höherem Moment des Verbrennungsmotors und somit verbessertem Wirkungsgrad ermittelt. Dazu greift das Verbrennungsmotor-Modul auf in ihm

gespeicherte Kennfelder für den Verbrennungsmotor und/oder den Generator zurück. Die Einspritzmengen-Sollwertvorgabe wird im Verbrennungsmotor-Modul aus der Sollgeschwindigkeit, dem Leistungsbedarf des Fahrzeugs und den Kennfeldern so optimiert, daß sich günstige Gesamtwirkungsgrade des Antriebssystems ergeben. Verfahren zur Steuerung eines Antriebsstranges unter den Gesichtspunkten eines günstigen Wirkungsgrades, der Kraftstoffeinsparung und eines günstigen Emissionsverhaltens sind beispielsweise in der EP-A-0 698 518 beschrieben. Elektromotoren sind in der Lage, die Zugkrafthyperbeln von Ackerschleppern direkt abzubilden und die mechanischen Größen Drehmoment und Drehzahl mit den elektrischen Größen Strom und Spannung bzw. mit Frequenzumrichtern direkt einzustellen. Die Drehzahlen und Drehmomente lassen sich sensorlos aus den Strömen und Spannungen bestimmen.

Das erfindungsgemäße Antriebssystem läßt sich in vorteilhafter Weise auch auf elektro-mechanische Antriebe mit Leistungsverzweigung anwenden, wie sie in der älteren Patentanmeldung P 196 23 738, auf die hinsichtlich deren Offenbarung Bezug genommen wird, beschrieben wurden. Da sich hierbei die Leistungsflüsse bis hin zum Rückfluß elektrischer Leistung manipulieren lassen, ist Spielraum für die Ausnutzung der beschriebenen Möglichkeiten zur Optimierung des Gesamtwirkungsgrades gegeben. Diese Optimierung ist Aufgabe des Verbrennungsmotor-Moduls, der somit die Grundeinstellungen von Verbrennungsmotor und Generator vornimmt und verschlüsselt in Botschaften auf den System-Bus gibt.

Solange mechanische Zapfwellen zum Einsatz kommen, ist es zweckmäßig, wenn sich die Verbrennungsmotordrehzahl mit einem Handgas oder dergleichen konstant vorgeben läßt. Das Verbrennungsmotor-Modul berücksichtigt hierbei die Handgaseinstellung und ob der Zapfwellenmodus ein- oder ausgeschaltet ist, was beispielsweise über ein Terminal erfolgen kann. Das Verbrennungsmotor-Modul übermittelt über den System-Bus an den Verbrennungsmotor-Controller entsprechende Sollwertvorgaben zur Einstellung einer konstanten Verbrennungsmotordrehzahl.

Um die Bedienungselemente zukünftiger Nutzfahrzeuge und Schlepper zur gegenwärtigen Praxis vergleichbar zu halten, wird gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung vorgeschlagen, auf ein Kupplungspedal nicht zu verzichten, auch für den Fall nicht, daß die Steuerung von Schaltfunktionen der Gänge und Gruppen entfallen kann und die Kupplung nur noch zur Unterbrechung des mechanischen Leistungsflusses dient, um z. B. die Zapfwelle freizuarbeiten. Eine Kupplung erhöht die Fahrsicherheit bei Panikmanövern (wenn beispielsweise die Bedienungsperson die Bedienungselemente schnell, unkontrolliert und nicht aufeinander abgestimmt betätigt), bringt Vorteile beim Anlassen des Verbrennungsmotors und gestattet ein Abschleppen des Fahrzeugs.

Eine Kupplung ist insbesondere bei elektro-mechanisch angetriebenen Fahrzeugen zweckmäßig, bei denen der Verbrennungsmotor unmittelbar oder über ein Getriebe wenigstens eine mit der Antriebsachse in Verbindung stehende Antriebswelle antreibt und bei denen jedem Rad der Antriebsachse ein Summengetriebe zugeordnet ist, welches die Ausgangsleistung der Antriebswelle und des zugehörigen Elektromotors kombiniert und an das Rad abgibt. Derartige Antriebe sind in der älteren Patentanmeldung P 196 23 738 näher beschrieben.

Je nach Betätigungshub eines Kupplungsstellers bzw. eines Kupplungspedals kann ein Kupplungs-Modul unterschiedliche Sollwertvorgaben generieren. Es ist von Vorteil wenn das Kupplungs-Modul in einer ersten Betätigungsphase des Kupplungspedals, wenn dieses beispielsweise nur teilweise niedergedrückt ist, noch keine Information zum Öffnen der Kupplung generiert, sondern an ein Getriebe-Modul den Auftrag gibt, gespeicherte Geschwindigkeitssignale entsprechend eines auslaufenden Fahrzeugs zu generieren und über den System-Bus an die Antriebsteuerungen zu geben.

Vorzugsweise übermittelt das Kupplungs-Modul erst in einer zweiten Betätigungsphase des Kupplungspedals, wenn dieses beispielsweise voll durchgetreten wird, über den Systembus Informationen an den Kupplungs-Kontroller, um die Kupplung zu öffnen und den Leistungsfluß des mechanischen Antriebsstrangs zu unterbrechen. Gegebenenfalls kann das Kupplungs-Modul gleichzeitig prozessorintern an den Getriebe-Kontroller Informationen übermitteln, um diesen zu beauftragen, die Kupplung so synchron mitführen, d. h. die Drehzahlen beidseits der Kupplung aufeinander abzustimmen, daß die Kupplung jederzeit wieder geschlossen werden kann, ohne daß eine Überbelastung der Kupplung auftritt.

Während Frontladerarbeiten treten beim Beschleunigen und Bremsen großer Massen hohe Getriebemomente auf. Da besonders die Bremsfähigkeit des Verbrennungsmotors nicht ausreicht, diese Momente abzufangen, wird für Wendemanöver dieser Art eine Wendekupplung vorgesehen, welche die hohen Momente am Fahrzeugchassis abstützen kann. Die Wendekupplung kann auf übliche Weise zwei Kupplungen bzw. eine Kupplung und eine Bremse umfassen, durch die sich Getriebewellen bzw. Getriebezahnräder miteinander verbinden bzw. gegenüber dem Getriebegehäuse abstützen lassen.

Für die Durchführung von Reversiermanövern sind eine Reihe von Bearbeitungssequenzen erforderlich. Diese sind vorzugsweise in dem Prozeßrechner gespeichert und werden von einem Reversier-Modul in Abhängigkeit davon, ob sich der Reversiersteller in Vorwärts-, Neutral- oder Rückwärtsstellung befindet ausgewertet. Das Reversier-Modul gibt prozessorintern entsprechende Signale an andere Funktions-Module ab und stellt über den System-Bus entsprechende Informationen den Aktuatorsystemen zur Verfügung.

Vorzugsweise ergeben beim Betätigen des Vorwärts-, Neutral- und Rückwärts-Hebels (Reversiersteller) prozessorintern von einem Reversier-Modul an ein Getriebe-Modul sowie ein Kupplungs-Modul die Aufträge, die Geschwindigkeit aus der aktuellen Fahrtrichtung nach einem vorgegebenen Schema zu reduzieren und bei einer definierten Geschwindigkeit die Kupplung bzw. eine Reversierkupplung zu öffnen. Danach leitet der Reversier-Modus den Reversiervorgang ein. Nach Abschluß des Reversiervorgangs gibt das Reversier-Modul prozessorintern an das Kupplungs-Modul und das Getriebe-Modul die Aufträge, die Kupplung bzw. die Reversierkupplung zu schließen und die Geschwindigkeit nach einem vorgebbaren Schema zu erhöhen und das Fahrzeug dann in umgekehrter Richtung wieder zu beschleunigen.

Einer weiteren bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung zufolge ist ein durch die Bedienungsperson betätigbarer Bremssteller, beispielsweise ein Bremspedal vorgesehen, welcher entsprechend seiner Betätigungsstellung elektrische Bremsstellersignale an ein im Prozeßrechner enthaltenes autark arbeitendes Brems-Modul abgibt. Das Brems-Modul übermittelt über den System-Bus in Form von Botschaften Sollwertvorgaben an wenigstens einen Brems-Kontroller, um bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals wenigstens einen Bremsakuator, beispielsweise ein hydraulisches Bremsventil, in Abhängigkeit des Bremssignals zu steuern.

Ferner kann ein vom Bremspedal vorgegebenes Maß an Verzögerung (Retarder) ausgewertet und intern an ein Getriebe-Modul weitergemeldet werden, welches Drehzahlwerte für die einzelnen Elektromotoren ermittelt bzw. korrigiert und diese als Sollwertvorgaben über den System-Bus an Elektromotor-Kontroller, die den Elektromotoren zugeordnet sind, ausgibt.

Vorzugsweise gibt das Brems-Modul bei Betätigung des Bremspedals in einer ersten Betätigungsstufe (Retardieren) einen Auftrag an das Getriebe-Modul ab, um die Geschwindigkeit entsprechend den Vorgaben der Bedienungsperson (z. B. Bremspedalstellung) zu reduzieren, wobei die Bremsen noch nicht wirksam werden. Bei Betätigung des Bremspedals in einer zweiten Betätigungsstufe (Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals) übermittelt das Brems-Modul über den System-Bus in Form von Botschaften Informationen an alle Brems-Kontroller und gegebenenfalls den Kupplungs-Kontroller, um die Bremsen nach den Vorgaben der Bedienungsperson zu aktivieren und gegebenenfalls eine Kupplung im mechanischen Teil des Antriebsstrangs zu öffnen, damit die Hauptbremsen an den Rädern nicht gegen den Verbrennungsmotor arbeiten.

Gemäß einer bevorzugten Weiterbildung der Erfindung übernimmt bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals das Brems-Modul die führende Rolle des Getriebe-Moduls und errechnet aus Wunschgeschwindigkeiten, die die Bedienungsperson über das Bremspedal vorgibt, sowie aus rückgemeldeten



Istgeschwindigkeiten des Fahrzeugs eine neue Sollgeschwindigkeit, anhand derer, gegebenenfalls zusammen mit den vom Lenk-Modul gemeldeten Sollwertvorgaben für eine Vorder- und/oder Hinterachs-Lenkung, aus Kennfeldern Drehzahl-Faktoren für alle Einzelräder ermittelt werden. Die vom Brems-Modul errechneten Raddrehzahlen werden den Brems-Kontrollern der Einzelradbremsen nach Betrag und Richtung in Form von Botschaften übermittelt.

Es ist auch vorteilhaft, wenn bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals die Brems-Kontroller die führende Rolle von einem Getriebe-Kontroller übernehmen und die vorgegebenen Radrehzahlen, die der Bremsbetätigung entsprechen und gegebenenfalls durch die Lenkwinkel korrigiert sind, in Abhängigkeit von den Schlupfverhältnissen und der Belastung an den Rädern so einregeln, daß sich die geforderten Geschwindigkeiten einstellen.

Vorzugsweise ist im mechanischen Teil des Antriebsstrangs wenigstens eine Kupplung vorgesehen, durch die der Verbrennungsmotor vom Antriebsstrang abkuppelbar ist. Bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals gibt das Brems-Modul prozessorintern einerseits an ein Kupplungs-Modul Informationen zum Öffnen der Kupplung ab und andererseits veranlaßt er ein Getriebe-Modul Informationen in Form von Botschaften an die Elektromotor-Kontroller abzugeben, um diese derart anzusteuern, daß die Kupplung synchron mitgeführt wird und sich jederzeit wieder schließen läßt.

Es ist von Vorteil, die beim Deaktivieren der Bremse erreichte Fahrzeuggeschwindigkeit als neue Wunschgeschwindigkeit im Getriebe-Modul zu speichern, um nach dem Bremsen mit dieser Geschwindigkeit weiterzufahren.

Damit die Bedienungsperson dem Antriebssystem Daten, Kenngrößen, Algorithmen, Wertetabellen und Steuerbefehle mitteilen kann und damit sie Daten und Informationen entnehmen kann, ist zweckmäßigerweise an den Prozeßrechner ein entsprechendes Terminal angeschlossen. Dieses enthält beispielsweise einen Monitor mit Bildschirm und eine Eingabetastatur.

Über dieses Terminal lassen sich beispielsweise auch Arbeitssequenzen für das Nutzfahrzeug und gegebenenfalls für an das Nutzfahrzeug angeschlossene Geräte eingeben, die in einem Sequenz-Speicher des Prozeßrechners abgelegt werden. Bei Aktivierung eines Sequenz-Modus werden prozessorintern entsprechende Informationen an die betroffenen Funktions-Module übermittelt, um die Arbeitssequenzen abzuarbeiten. Dies ist besonders in Verbindung mit dem Precision Farming von Vorteil.

Für die ordnungsgemäße und zuverlässige Kommunikation zwischen der Benutzeroberfläche und den autark operierenden Aktuatorssystemen bzw. Komponenten-Kontrollern hat ein funktionfähiger System-Bus große Bedeutung. Der CAN-Bus hat heute einen hohen technischen Stand erreicht und wird daher auch bei dem erfindungsgemäß ausgebildeten Antriebssystem

bevorzugt eingesetzt. Ferner wird vorgeschlagen, den System-Bus für Nutzfahrzeuge, insbesondere für Acker-schlepper redundant auszulegen, um eine zusätzliche Sicherheit für die hochpriorie Steuerung von Lenkung und Bremse zu erlangen. Die beiden Buskabel sollten räumlich getrennt voneinander verlegt werden, um bei mechanischer Zerstörung eines Kabels, auf das andere Kabel zurückgreifen zu können. Das Kabel für den zusätzlichen Bus sollte ebenfalls Strom führen und an einer Zusatzbatterie des Prozeßrechners angeschlossen sein.

Die in dem Prozeßrechner enthaltenen Funktions-Module sind nicht auf reine Fahrzeugfunktionen beschränkt. Vielmehr kann es von besonderem Vorteil sein, auch Funktions-Module vorzusehen, die Geräte ansteuern, welche an dem Arbeitsfahrzeug angebaut sind oder mit diesem zusammenarbeiten. Diese Ausbildung kann bei landwirtschaftlichen Maschinen besonders nützlich sein, bei denen Gerätesteuerungen in Abhängigkeit der Fahrzustände und der Position des Arbeitsfahrzeugs erfolgen sollen.

Anhand der Zeichnung, die zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung zeigt, werden nachfolgend die Erfindung sowie weitere Vorteile und vorteilhafte Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung näher beschrieben und erläutert.

Es zeigt:

Fig. 1 das Blockdiagramm eines erfindungsgemäßen Antriebssystems für ein elektrisch angetriebenes Fahrzeug und

Fig. 2 das Blockdiagramm eines erfindungsgemäßen Antriebssystems für ein elektro-mechanisch angetriebenes Nutzfahrzeug.

Figur 1 stellt die Steuerung eines erfindungsgemäßen Antriebskonzeptes in übersichtlicher Form dar. In der oberen Reihe sind die Bedienelemente des Fahrzeugs aufgeführt mit einem Gerätesteller 10 zur Vorgabe von Stellsignalen für ein mit dem Fahrzeug verbundenes nicht dargestelltes Gerät, einem Motorsteller 12, der als Handgas oder Fußgas oder einer Kombination aus beiden ausgebildet sein kann, einem als Getriebesteller 14 ausgebildeten Geschwindigkeitshebel, einem Kupplungssteller 16, der ein fußbetätigbares Kupplungspedal sein kann, einem Reversiersteller 18, der als Umschalthebel für den Vorwärts- und Rückwärtsbetrieb ausgebildet sein kann, einem Lenkrad 19 als Lenkbedienungs-element, einem Bremssteller 20, beispielsweise in Form eines oder mehrerer Bremspedale mit den Funktionen Retardieren und Bremsen, sowie einem virtuellen Terminal 22, welches die Aus- und Eingabe unterschiedlichster Daten, Kenngrößen, Algorithmen, Wertetabellen, Signale und Informationen erlaubt. Das Terminal 22 kann einen nicht näher dargestellten Monitor und eine Eingabetastatur enthalten, über die sich nach Bedarf Statusmeldungen, Fehleran-

zeigen, Diagnostik, etc. für alle Systemfunktionen anzeigen lassen und die die Eingabe beliebiger Systemparameter und Systembedingungen ermöglicht und es im Falle von Fehlfunktion auch gestattet, Ersatzfunktionen aufzuschalten.

Die Bedienelemente 10 - 20 und das Terminal 22 bilden mit dem darunter dargestellten Prozeßrechner 24 die Benutzeroberfläche. Der Prozeßrechner 24 beinhaltet die Software-Funktions-Module: Geräte-Modul 26, Verbrennungsmotor-Modul 28, Getriebe-Modul 30, Kupplungs-Modul 32, Reversier-Modul 34, Lenk-Modul 35, Brems-Modul 36 und Betriebsprogramme für das virtuelle Terminal 22 einschließlich eines Speicherbereichs zur Ablage von Bearbeitungssequenzen (Sequenz-Speicher 38).

Die Bedienelemente 10 - 20 sind mit elektrischen Schaltern oder Wegaufnehmern bestückt, die die jeweilige Lage der Bedienelemente 10 - 20 als elektrische Stellsignale erfassen und direkt in Form von elektrischen Vorgaben an die zugehörigen Funktions-Module 26 - 36 weiterleiten. Von den Funktions-Modulen 26 - 36 werden diese Vorgaben parallel und gleichzeitig bearbeitet. Jedes Funktions-Modul 26 - 36 ist autark und arbeitet unabhängig von den anderen Funktions-Modulen 26 - 36. Er beinhaltet die für die Bearbeitung notwendigen Routinen, Parameter und Kennfelder, kann aber auch auf im Prozeßrechner 24 gespeicherte Routinen, Parameter und Kennfelder zurückgreifen. Die Bearbeitungs- bzw. Berechnungsergebnisse der einzelnen Funktions-Module 26 - 36 werden im Prozeßrechner 24 zusammengefaßt und in Form von Botschaften oder auch als Einzelinformationen auf einen System-Bus 40, vorzugsweise einen redundant ausgelegten CAN-Bus, ausgegeben. Diese Botschaften enthalten Sollwertvorgaben für Aktuatorssysteme, die später beschrieben werden.

Alle Funktions-Module 26 - 36 greifen auf einen gemeinsamen Arbeitsbereich des Prozeßrechners 24 zurück, über den sie prozessorintern Informationen austauschen können, ohne den System-Bus 40 zu belasten. Es ist damit möglich, daß Rechen- oder Auswertungsergebnisse eines Funktions-Moduls 26 - 36 von einem anderen Funktions-Modul 26 - 36 unmittelbar für dessen Signalaufbereitung genutzt werden.

Auf entsprechende Weise wie die Bedienungsperson bereits heute beim Ansprechen eines ABS (automatischen Bremssystems) durch Vibration des Bremspedals auf die ABS-Aktivierung aufmerksam gemacht wird, so können die mit dem Prozeßrechner 24 verbundenen Bedienelemente der Lenkung 19 und der Bremse 20 dazu benutzt werden, der Bedienungsperson Rückmeldungen über den Zustand des Fahrzeugs zu geben. Ferner können Informationen des Systems auf dem Terminal 22 an die Bedienungsperson zurückgemeldet werden. Diese Eigenschaften sind durch Doppelpfeile 42, 44 und 46 angedeutet.

Die Zusammenfassung autarker Funktions-Module 26 - 36 in einem Prozeßrechner 24 hat das Ziel, die

Sicherheit des Systems zu erhöhen und das Antwortzeitverhalten besonders bei Panikmanövern zu verbessern, wenn Lenkung, Kupplung, Bremsen, etc. gleichzeitig betätigt werden. Eine Abwicklung aller Informationen über den System-Bus 40 würde zu nicht zulässigen Zeitverzügen führen. Durch die unmittelbare Kommunikation der Funktions-Module 26 - 36 innerhalb des Prozeßrechners 24, sowie durch prozeßrechnerinterne Rückgriffe auf Parameter, Routinen und Kennfelder wird der System-Bus 40 entlastet, was eine schnellere Abwicklung der Sollwertvorgabenübermittlung erlaubt.

Die Bedienelemente 10 - 20 können Mehrfachfunktionen beinhalten. So kann beispielsweise das Zurücknehmen der Geschwindigkeit mit dem Getriebehebel 14, über einen Retarder oder durch Betätigung der Bremsen 20 erfolgen. Dies erlaubt es, daß bei Ausfall eines Bedienelementes Ersatzfunktionen bereitgestellt werden, welche aufgeschaltet und automatisch der Bedienungsperson über das Terminal 22 angezeigt werden. Einzelheiten zu Ausweich- und Ersatzfunktionen sind durch die WO 94/06651 bekannt geworden. Dort sind die Funktionen zwar im Zusammenhang mit einer Verbrennungsmaschine und einem dieser nachgeordneten hydrostatisch-mechanischen Leistungsverzweigungsgetriebe, welches die Achsen antreibt, beschrieben. Die in der WO 94/06651 beschriebenen Steuerverfahren sind jedoch sinngemäß auf die hier beschriebenen elektrischen Antriebssysteme übertragbar.

Eine weitere Verbesserung der Sicherheit der Funktionen Lenkung, Bremsen, Kupplung etc. kann dadurch erreicht werden, daß der Prozeßrechner 24 für den Fall des Ausfalls der Fahrzeugbatterie mit einer Zusatzbatterie auszurüsten ist. Ferner kann die Sicherheit des System-Bus durch Redundanz erhöht werden, in dem zwei räumlich getrennte Bus-Leitungen verwendet werden. Diese Einzelheiten sind in der Zeichnung jedoch nicht näher dargestellt.

Mit dem System-Bus 40 stehen Controller für zugehörige Aktuatorssysteme in Verbindung. In Fig. 1 sind ein Geräte-Kontroller 50, ein Lenk-Kontroller 52, ein Verbrennungsmotor-Kontroller 54, ein Generator-Kontroller 56, ein linker Bremskontroller 58, ein linker Elektromotor-Kontroller 60, ein rechter Elektromotor-Kontroller 62 und ein rechter Brems-Kontroller 64 dargestellt.

Als Aktuatorssysteme sind dargestellt, ein Geräte-Aktuator 70, eine Lenkung 72, ein Verbrennungsmotor 74, ein Generator 76, eine linke Bremse 78, ein linker Elektromotor 80, ein rechter Elektromotor 82 und eine rechte Bremse 84.

Der Geräte-Kontroller 50 steuert den Geräte-Aktuator 70 eines an dem Arbeitsfahrzeug befestigten oder mit diesem zusammenarbeitenden nicht dargestellten Gerätes, welches beispielsweise über elektrische Leitungen und eine Steckdose mit dem Arbeitsfahrzeug in Verbindung stehen kann. Zur Vorgabe von Stellsignalen für die Geräte ist ein Gerätesteller 10 und ein Geräte-



Modul 26 dargestellt. Es wurde stellvertretend für eine Mehrzahl möglicher Gerätesteller, Geräte-Module, Geräte-Kontroller und Geräte-Aktuatoren je nur eines dieser Elemente dargestellt.

Der Lenk-Kontroller 52 steuert einen Lenkaktuator 72 an, der beispielsweise als hydraulisches Steuerventil mit nachgeordnetem Lenkzylinder ausgebildet sein kann. Es wurde lediglich ein Lenkkontroller 52 und ein Lenkaktuator 72 dargestellt. Durch das Lenk-Modul 35 können jedoch auch Steuersignale für mehrere Lenk-  
kontroller 52 und Lenkaktuatoren 72, beispielsweise für  
einzeln lenkbare Räder oder für eine lenkbare Vorder-  
achse sowie eine lenkbare Hinterachse, abgegeben  
werden.

Der Motor-Kontroller 54 steuert die Einspritzpumpe des Verbrennungs-, insbesondere Dieselmotors 74 an, und der Generator-Kontroller stellt Steuersignale für den Generator 76 bereit, der durch den Verbrennungsmotor 74 über eine Ausgangswelle 86 mechanisch angetrieben wird.

Es ist ein linkes Vorderrad 88 und ein rechtes Vorderrad 90 einer Antriebsachse mit je einer Bremse 78, 84 und je einem Elektromotor 80, 82 angedeutet. Die Bremsen 78, 84 werden durch die Brems-Kontroller 58, 64 angesteuert, während die Elektromotoren 80, 82 Ansteuersignale von den Elektromotor-Kontrollern 60, 62 erhalten. Das Antriebssystem kann sich auch auf weitere elektrisch angetriebene Achsen mit entsprechend angesteuerten Elektromotoren und Bremsen beziehen, die in der Zeichnung aus Übersichtlichkeitsgründen jedoch nicht dargestellt wurden. Die elektrische Leistungszufuhr von dem Generator zu den Elektromotoren erfolgt über entsprechende Elektrokabel 92, 94.

Durch die dargestellten Doppelpfeile, die den System-Bus 40 mit den einzelnen Kontrollern 50 - 64 sowie die Kontroller 50 - 64 mit den zugehörigen Aktuatoren 70 - 84 verbinden, wird angedeutet, daß ein Daten- und Informationsaustausch in beide Richtungen möglich ist, so daß einerseits über den System-Bus 40 Sollvorgaben an die einzelnen Kontroller 50 - 64 und von diesen Steuersignale an die zugehörigen Aktuatoren 70 - 84 abgegeben werden. Andererseits können jedoch auch Informationen über die Betriebszustände der Aktuatoren 70 - 84 an die Kontroller 50 - 64 und Informationen von den Kontrollern 50 - 64 über den System-Bus 40 an den Prozeßrechner 24 und die Funktions-Module 26 - 36 zurückgemeldet werden.

Im folgenden wird eine mögliche Funktionsweise des in Fig. 1 dargestellten Antriebssystems beschrieben:

Das Lenk-Modul 35 erhält Stellsignale von dem Lenkrad 19 und ermittelt hieraus Sollwertvorgaben für den Lenkkontroller 52, der die Lenkung 72 steuert. Wie die Doppelpfeile zwischen den einzelnen Lenkkomponenten andeuten ist auch eine Signalarückführung von der Lenkung 72 über die Lenk-Kontroller 52, den System-Bus 40, das Lenk-Modul 35 an das Lenkrad 19

möglich, um beispielsweise Lenkhindernissen an das Lenkrad 19 und die Bedienungsperson zurückzumelden.

Die von dem Lenk-Modul 35 ermittelten Sollwertvorgaben können unter Berücksichtigung der Fahrzeug-Istgeschwindigkeit Korrekturen unterworfen werden, in dem auf einen Kennfeldspeicher im Lenk-Modul 35 oder im Prozeßrechner 24 zurückgegriffen wird, der Daten zur Klassifizierung der Lenksignale nach bestimmten Schranken der Fahrzeug-Istgeschwindigkeit enthält. Die Erfassung der Fahrzeug-Istgeschwindigkeit und Aufschaltung auf den System-Bus 40 kann auf übliche Weise erfolgen und wurde hier nicht näher beschrieben.

Ferner kann über das virtuelle Terminal 22 das Lenk-Modul 35 angesteuert werden, um Lenkvorgaben einem Lenk-Leitsystem zu entnehmen oder um ein-  
gebaue bzw. in dem Prozeßrechner 24 gespeicherte Lenk-  
Sequenzen auszuführen. Das Lenk-Modul 35 kann ferner unter Berücksichtigung der Ackermann-Bedingungen Korrekturdaten für die Drehzahlen der einzelnen Räder 88, 90 errechnen und diese prozessorintern an das Getriebe-Modul 30 weiterleiten.

Das Verbrennungsmotor-Modul 28 wertet die elektrischen Stellsignale des Motorstellers 12 aus und gibt Sollwertvorgaben für den Verbrennungsmotor-Kontroller 54 aus, der die Einspritzpumpe des Verbrennungsmotors 74 ansteuert. Über den Motorsteller 12 können beispielsweise konstante Zapfwelldrehzahlen für eine an die Ausgangswelle 86 des Verbrennungsmotors 74 angeschlossene Zapfwelle 96 vorgegeben werden. Es ist jedoch auch möglich, das Verbrennungsmotor-Modul 28 zu veranlassen, auf im Prozeßrechner 24 gespeicherte Motorkennfelder zurückzugreifen, mit dem Ziel, den Verbrennungsmotor 74 auf möglichst günstige Betriebsbedingungen, beispielsweise auf einen Betrieb bei einem größtmöglichen Wirkungsgrad, einzustellen. Hierbei kann beispielsweise auf von dem Getriebe-Modul 30 prozessorintern zur Verfügung gestellte Sollgeschwindigkeiten und auf einen vom Verbrennungsmotor 74 rückgemeldeten Leistungsbedarf zurückgegriffen werden.

Das Getriebe-Modul 30 wertet Stellsignale des Getriebestellers 14 aus. Er berücksichtigt hierbei die von dem Lenk-Modul 35 prozessorintern zur Verfügung gestellten lenkwinkelabhängigen Korrekturdaten, und gibt über den System-Bus 40 für jeden Elektromotor-Kontroller 60, 62 Drehzahl-Sollwertvorgaben aus, so daß letztere die zugehörigen Elektromotoren 80, 82 und Räder 88, 90 mit der passenden Geschwindigkeit ansteuern. Das Getriebe-Modul 12 kann auch Stellsignale eines nicht dargestellten Stellelements zur Einstellung einer maximalen Fahrzeuggeschwindigkeit empfangen und anhand dieser die Drehzahlvorgaben und damit die Fahrzeuggeschwindigkeit begrenzen. Die Last- und Kraftschlußverhältnisse der Elektromotoren 80, 82 können an die Elektromotor-Kontroller 60, 62 zurückgemeldet werden um die über den System-Bus 40 übermittelten Sollwertvorgaben durch Erhöhung

oder Erniedrigung der Elektromotorleistung einzuregeln. Ferner kann auch eine Rückmeldung der Radbelastungen über den System-Bus 40 an das Getriebe-Modul 30 erfolgen, wo bedarfsweise entsprechende Korrekturen der Sollwerte vorgenommen werden.

Der Kupplungs-Kontroller 32 empfängt Stellsignale von dem Kupplungssteller 16 und generiert bei Betätigung des Kupplungsstellers 16 Stellsignale, die prozessorintern an das Getriebe-Modul 30 übermittelt werden, um diesen zu veranlassen, an die Elektromotor-Kontroller 60, 62 Sollwertvorgaben abzusetzen, die denen eines auslaufenden Fahrzeugs entsprechen. Bei Betätigung des Kupplungsstellers 16 verhält sich das Fahrzeug damit so, als wenn eine Fahrkupplung in einem mechanischen Antriebsstrang geöffnet wird. Programme für ein auslaufendes Fahrzeug können im Prozeßrechner 24 gespeichert werden.

Über den Reversiersteller 18 lassen sich Stellsignale für ein Reversier-Modul 34 erzeugen. Das Reversier-Modul 34 gibt je nach Einstellung des Reversierstellers 18 in Vorwärts-, Neutral- oder Rückwärtsstellung prozessorintern Signale an das Getriebe-Modul 30 ab, um dieses zu veranlassen die der gewünschten Fahrtrichtung entsprechenden Sollwertvorgaben an die Elektromotor-Kontroller 60, 62 abzusetzen.

Das Brems-Modul 36 empfängt Stellsignale von dem Bremssteller 20, welches Sollwertvorgaben für die Bremsen 78, 84 bildet, die in Form von Botschaften über den System-Bus 40 an die Brems-Kontroller 58, 64 übermittelt werden. Wird der Bremssteller 20 nur teilweise betätigt (erste Betätigungsstufe), so erzeugt das Brems-Modul 36 ein Retardersignal, welches prozessorintern an das Getriebe-Modul 30 übermittelt wird, um diesen zu veranlassen, die Sollwertvorgabe an die Elektromotor-Kontroller 60, 62 entsprechend des Betätigungshubes des Bremsstellers 20 zurückzunehmen. Hierbei werden die Bremsen 78, 84 noch nicht betätigt. Überschreitet der Betätigungshub des Bremsstellers 20 einen vorgebbaren Wert (zweite Betätigungsstufe), gibt das Brems-Modul 36 über den System-Bus 40 Sollwertvorgaben an die Brems-Kontroller 58, 64 ab, um eine Bremsbetätigung entsprechend der Bremsstellerbetätigung vorzunehmen. Gleichzeitig übernimmt das Brems-Modul 36 die führende Rolle, die das Getriebe-Modul 30 bei der Einstellung der Fahrzeuggeschwindigkeit inne hatte. Er ermittelt aus der durch den Bremssteller 20 vorgegebenen Wunschgeschwindigkeit (bzw. Verzögerung), sowie aus der über den System-Bus 40 rückgemeldeten Istgeschwindigkeit des Fahrzeugs Sollgeschwindigkeiten, die gegebenenfalls durch lenkwinkelabhängige Korrekturwerte des Lenk-Moduls 35 angepaßt werden. Aus den Sollgeschwindigkeiten werden dann Sollwertvorgaben für die Brems-Kontroller 58, 64 abgeleitet. Sofern sich eine Kupplung 102 im mechanischen Antriebsstrang befindet (siehe Fig. 2), gibt das Brems-Modul 36 bei Überschreiten des genannten Bremswertes ein Signal zum Öffnen der Kupplung 102

ab.

Zum Speichern und Aufrufen von Arbeitssequenzen enthält der Prozeßrechner 24 wenigstens einen Sequenz-Speicher 38. Über den virtuellen Terminal 22 lassen sich die Inhalte des Sequenz-Speichers 38 an die Anforderungen anpassen. Der Sequenz-Speicher 38 kann sowohl prozessorintern Informationen für die anderen Funktions-Module bereitstellen. Er kann ferner Nachrichten erzeugen, die in Form von Botschaften über den System-Bus ausgegeben werden um entsprechende Funktionen auszulösen.

Das in Fig. 2 dargestellte Antriebssystem entspricht in vielen Einzelheiten dem Antriebssystem der Fig. 1. Gleiche bzw. sich entsprechende Elemente wurden daher in beiden Figuren mit den selben Bezugsziffern belegt. Im Unterschied zur Fig. 1 ist in Fig. 2 lediglich das rechte Rad 90 dargestellt, während das linke Rad der besseren Übersichtlichkeit weggelassen wurde. Es versteht sich, daß dem nicht dargestellten linken Rad die gleichen Antriebs- und Bremskomponenten zugeordnet sind, wie dem rechten Rad 90.

Während der Fig. 1 ein rein elektrischer Antrieb zugrundeliegt, geht aus Fig. 2 ein elektro-mechanischer Antrieb hervor. Hierbei wird jedes angetriebene Rad 90 einerseits über einen durch den Generator 76 gespeisten Elektromotor 82 und andererseits über einen mechanischen Strang von dem Verbrennungsmotor 74 energetisch versorgt. Die elektrische und die mechanische Energie wird in einem Summengetriebe 100 zusammengefaßt und dem Rad 90 zugeführt.

Der mechanische Antriebsstrang, der mit Doppellinien dargestellt ist, besteht aus der Ausgangswelle 86 des Verbrennungsmotors 74, die einerseits eine Zapfwelle 96 antreibt und andererseits über eine Kupplung 102, ein Getriebe 104 und eine Antriebswelle 106 mit dem Summengetriebe 100 verbunden ist. Mit der Antriebswelle 106 können nicht dargestellte Summengetriebe weiterer elektro-mechanisch angetriebener Räder in Verbindung stehen.

Die Kupplung 102 wird durch einen Kupplungs-Kontroller 108 und das Getriebe 104 wird durch einen Getriebe-Kontroller 110 angesteuert. Der Kupplungs-Kontroller 108 und der Getriebe-Kontroller 110 stehen über den System-Bus 40 mit dem Prozeßrechner 24 in Verbindung und erhalten von diesem in Botschaften verschlüsselte Sollwertvorgaben. Ferner ist ein Summengetriebe-Kontroller 112 dargestellt, der der Ansteuerung des zwischen unterschiedlichen Getriebeübersetzungsstufen umschaltbaren Summengetriebes 100 dient und ebenfalls über den System-Bus 40 in Botschaften verschlüsselte Informationen des Prozeßrechners 24 empfängt.

Der Kupplungs-Kontroller 108 empfängt über den System-Bus 40 Botschaften, in denen Informationen zum Öffnen und Schließen der Kupplung 102 enthalten sind. Bei Kupplungsbetätigung erzeugt das Kupplungs-Modul 32 ferner Informationssignale, die prozessorintern an das Motor-Modul 28 und gegebenenfalls an das

Getriebe-Modul 30 geleitet werden, die eine Drehzahlangleichung der Ein- und der Ausgangswelle der Kupplung 102 bewirken, so daß die Kupplung 102 ruckfrei jederzeit wieder geschlossen werden kann.

Bei dem Getriebe 104 kann es sich um ein Umschaltgetriebe zur Umschaltung zwischen verschiedenen Übersetzungsverhältnissen handeln. Das Getriebe 104 kann auch eine nicht näher dargestellte Wendekupplung enthalten. Die Umschaltung des Getriebes 104 und der Wendekupplung werden von dem Getriebe-Kontroller 110 vorgenommen. Die Vorgaben für den Getriebe-Kontroller 110 werden beispielsweise von dem Reversier-Modul 34 und/oder dem Getriebe-Modul 30 über den System-Bus 40 bereitgestellt.

Auch wenn die Erfindung lediglich anhand zweier Ausführungsbeispiele beschrieben wurde, erschließen sich für den Fachmann im Lichte der vorstehenden Beschreibung sowie der Zeichnung viele verschiedenartige Alternativen, Modifikationen und Varianten, die unter die vorliegende Erfindung fallen.

#### Patentansprüche

1. Antriebssystem für Nutzfahrzeuge, insbesondere für landwirtschaftliche oder industrielle Schlepper, mit einem durch einen Verbrennungsmotor (74) angetriebenen Generator (76), mit wenigstens einer Antriebsachse, deren Räder (88, 90) jeweils durch einen zugehörigen, durch den Generator (76) gespeisten Elektromotor (80, 82) angetrieben werden, mit wenigstens einer Lenkachse, deren Räder (88, 90) gemeinsam oder einzeln durch Lenkaktuatoren (52) gelenkt werden, und mit manuellen Bedienelementen (12, 14, 19, 20) für wenigstens die Fahrfunktionen Lenkung und Geschwindigkeitsvorgabe, dadurch gekennzeichnet, daß die Benutzeroberfläche einen Prozeßrechner (24) enthält, der sowohl für hochpriorige Signale der Bedienelemente (19, 20), wie die Signale eines Lenkbedienelements (19) als auch für niederpriorige Signale sonstiger Bedienelemente (12, 14, 16, 18), wie die Signale einer Geschwindigkeitsvorgabe, parallele und autark arbeitende Funktions-Module (26, 28, 30, 32, 34, 35, 36) enthält und welcher Sollwertvorgaben für die zugehörigen Aktuatorssysteme (70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 100, 102, 104), wie Elektromotor (80, 82) und Lenkaktuatoren (72), in Form von Botschaften über einen System-Bus (40) abwickelt, während die Rechenergebnisse der einzelnen Funktions-Module (26, 28, 30, 32, 34, 35, 36) zur Verbesserung des Echtzeitverhaltens des Gesamtsystems prozessorintern ausgetauscht und miteinander abgeglichen werden.
2. Antriebssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozessrechner (24) wenigstens ein Lenk-Modul (35) zur Aufbereitung der hochprio-

ren elektrischen Signale wenigstens eines Lenkbedienelements (19) sowie wenigstens ein parallel und autark zum Lenk-Modul (35) arbeitendes Brems-Modul (36) zur Aufbereitung hochpriorer elektrischer Bremssignale wenigstens eines Bedienelements (20) für die Fahrfunktion Bremsen enthält.

3. Antriebssystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) ein autark arbeitendes Lenk-Modul (35) mit einem Lenkwinkel-Kennfeldspeicher enthält, aufgrund dessen den Signalen eines Lenkbedienelements (19) unter Berücksichtigung der Ackermann-Bedingungen oder dergleichen Korrekturdaten für jedes Rad (88, 90) zugeordnet werden, die prozessorintern wenigstens einem weiteren autark arbeitenden Funktions-Modul (30, 36), der in Botschaften verschlüsselte Informationen für die Radantriebe und/oder Bremsen (78, 84) bereitstellt, zugeleitet werden.
4. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) ein autark arbeitendes Lenk-Modul (35) enthält, welches vorrangig Vorgaben eines Lenkbedienelements (19) verarbeitet, nachrangig jedoch auch Vorgaben von automatischen Lenk-Leitsystemen direkt und/oder Lenk-Sequenzen von gespeicherten Planungsvorgaben indirekt akzeptiert, wobei über ein Terminal (22) die Betriebsmodi Lenk-Leitsystem und/oder Lenk-Sequenzen voreinstellbar bzw. nach Ausschaltung infolge eines Fahreingriffs reaktivierbar sind.
5. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) ein autark arbeitendes Lenk-Modul (35) mit einem Kennfeldspeicher enthält und Stellsignale eines Lenkbedienelements (19) und Istsignale eines Fahrzeuggeschwindigkeitsnehmers empfängt, und daß der Kennfeldspeicher den Stellsignalen in Abhängigkeit vorgegebener Schranken der Fahrzeugistgeschwindigkeit Lenkwinkel-Sollwertvorgaben für die wenigstens eine Lenkachse zuordnet.
6. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) ein autark arbeitendes Getriebe-Modul (30) zur Aufbereitung der niederpriorigen Signale wenigstens eines Getriebebesteller (14) aufweist, der gegebenenfalls einen Geschwindigkeits-Kennfeldspeicher umfaßt, wobei das Getriebe-Modul (30) Drehzahlwerte für die einzelnen Elektromotoren (80, 82) ermittelt und diese in Form von Botschaften über den System-Bus (40) an Elektromotor-Kontroller (60, 62), die den einzelnen Elek-

- tromotoren (80, 82) zugeordnet sind, ausgibt, und prozessorintern auch Korrekturdaten an wenigstens ein weiteres autark arbeitendes Funktions-Modul (35) übermittelt.
7. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) ein autark arbeitendes Getriebe-Modul (30) enthält, das aus durch den Getriebesteller (14) vorgebbaren Geschwindigkeits-Stellsignalen und aus den über den System-Bus (40) rückgemeldeten Fahrzeugistgeschwindigkeiten Sollgeschwindigkeiten bestimmt und diese mit Drehzahl Faktoren, die aus den lenkwinkelabhängigen Korrekturdaten eines Lenk-Moduls (35) gebildet und den einzelnen Rädern (88, 90) zugeordnet sind, verrechnet, um Drehzahl-Sollwertvorgaben nach Betrag und Richtung für die Einzelantriebe zu berechnen und in Form von Botschaften über den System-Bus (40) den einzelnen Elektromotor-Kontrollern (60, 62) übermittelt.
  8. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Getriebe-Modul (30) mit einer von der Bedienungsperson betätigbaren Geschwindigkeits-Vorgabeeinrichtung, durch die maximale Fahrzeugwunschgeschwindigkeiten vorgebar sind, und mit einem Fahrzeugistgeschwindigkeitsnehmer in Verbindung steht und daß das Getriebe-Modul (30) bei Erreichen der eingestellten maximalen Fahrzeugwunschgeschwindigkeit die über den System-Bus (40) ausgegebenen Drehzahlsollwertvorgaben reduziert, um ein Überschreiten der maximalen Fahrzeugwunschgeschwindigkeit zu vermeiden.
  9. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß jedem Elektromotor (80, 82) ein Elektromotor-Kontroller (60, 62) zugeordnet ist, der unter Berücksichtigung der am zugehörigen Rad (88, 90) vorherrschenden Last- und/oder Kraftschlußverhältnisse die als Sollwertvorgaben über den System-Bus (40) übermittelten Solldrehzahlen durch Erhöhung oder Erniedrigung der Drehmomente bzw. Leistung einregelt.
  10. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) ein autark arbeitendes Verbrennungsmotor-Modul (28) enthält, der aus von der Bedienungsperson vorgegebenen und/oder prozessorintern zur Verfügung stehenden Solldrehzahlen Sollwertvorgaben für einen Verbrennungsmotor-Kontroller (54) zur Einstellung der Kraftstoffeinspritzmenge bereitstellt, die über den System-Bus (40) ausgegeben werden.
  11. Antriebssystem nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbrennungsmotor-Modul Motor-Kennfelder für den Verbrennungsmotor (74) und/oder Generator-Kennfelder für den Generator (76) enthält und daß im Verbrennungsmotor-Modul (28) Einspritzmengensollwertvorgaben für den Verbrennungsmotor-Kontroller (54) aus der Sollgeschwindigkeit, dem Leistungsbedarf des Fahrzeugs und den Kennfeldern so ermittelt und optimiert werden, daß sich günstige Gesamtwirkungsgrade des Antriebssystems ergeben.
  12. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß eine durch den Verbrennungsmotor (74) antreibbare Zapfwelle (96) vorgesehen ist und daß ein Verbrennungsmotor-Modul (28) mit einer von einer Bedienungsperson einstellbaren Vorgabeeinrichtung (12) in Verbindung steht und bei eingeschaltetem Zapfwellenbetrieb an den Verbrennungsmotor-Kontroller (28) den gewünschten Motordrehzahlsollwert ausgibt.
  13. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß ein durch die Bedienungsperson betätigbarer Kupplungssteller (16) vorgesehen ist, der elektrische Signale an ein im Prozeßrechner (24) enthaltenes autark arbeitendes Kupplungs-Modul (32) abgibt, daß wenigstens ein Modell eines ausrollenden Fahrzeugs im Prozeßrechner (24) gespeichert ist, und daß das Kupplungs-Modul (32) bei Betätigung des Kupplungsstellers (16) in einer ersten Betätigungsphase prozessorintern einen Auftrag an ein Getriebe-Modul (30) abgibt, um die Fahrzeuggeschwindigkeit entsprechend des gespeicherten Modells des auslaufenden Fahrzeugs zu generieren und als Sollwertvorgabe für einen Getriebe-Kontroller (110) auf den System-Bus (40) zu geben.
  14. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß der Verbrennungsmotor (74) unmittelbar oder mittelbar über ein Getriebe (104) eine Antriebswelle (106) antreibt und daß jedem Rad (88, 90) wenigstens einer Antriebsachse ein Summengetriebe (100) zugeordnet ist, welches die Ausgangsleistung der Antriebswelle (106) und die des zugehörigen Elektromotors (80, 82) kombiniert und an das Rad (88, 90) abgibt.
  15. Antriebssystem nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß ein durch die Bedienungsperson betätigbarer Kupplungssteller (16) sowie im mechanischen Antriebsstrang wenigstens eine Kupplung (102) vorgesehen sind, wobei der Kupplungssteller (16) elektrische Signale an ein im Prozeßrechner (24) enthaltenes autark arbeitendes Kupplungs-Modul (32) abgibt, daß das Kupplungs-Modul (32) bei einer Betätigung des Kupplungsstellers (16) zum Öffnen der Kupplung (102) über den

- System-Bus (40) einerseits Informationen an einen Kupplungs-Kontroller (108) übermittelt, um diesen zu veranlassen die Kupplung (102) zu öffnen und den Leistungsfluß des mechanischen Antriebsstrangs zu unterbrechen, und gegebenenfalls andererseits prozessorintern Vorgaben an einen Getriebe-Kontroller (110, 112) übermittelt, um diesen zu beauftragen, die Kupplung (102) so synchron mitzuführen, daß sie jederzeit wieder geschlossen werden kann.
16. Antriebssystem nach Anspruch 14 oder 15, dadurch gekennzeichnet, daß ein durch die Bedienungsperson betätigbarer Reversiersteller (18) zur Erzeugung von Reversiersignalen sowie im mechanischen Antriebsstrang eine Wendekupplung vorgesehen sind, daß der Reversiersteller (18) elektrische Signale an ein im Prozeßrechner (24) enthaltenes autark arbeitendes Reversier-Modul (34) abgibt, und daß in dem Prozeßrechner (24) Bearbeitungssequenzen zur Durchführung des Reversiervorganges gespeichert sind, die in Abhängigkeit der Stellung des Reversierstellers (18) abrufbar sind, um zur Durchführung des Reversiervorganges entsprechende Signale prozessorintern an andere Funktions-Module (28, 30, 32, 36) zu übermitteln und entsprechende Informationen in Form von Botschaften auf den System-Bus (40) abzusetzen.
17. Antriebssystem nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß der Reversier-Modus (34) bei Erzeugung eines geeigneten Reversiersignals einen Steueralgorithmus, der ein Programm oder Schema zur Reduzierung der Drehzahlen der Elektromotoren (80, 82) enthält, aktiviert und prozessorintern Rechenergebnisse zur Reduzierung der Drehzahlen an ein Getriebe-Modul (30) abgibt, und daß das Reversier-Modul (34) bei Unterschreiten eines definierten Geschwindigkeitsbetrags in Botschaften verschlüsselte Informationen zum Öffnen der Wendekupplung über den System-Bus (40) an einen Wendekupplungs-Kontroller absetzt.
18. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß ein durch die Bedienungsperson betätigbarer Bremssteller (20) vorgesehen ist, der entsprechend seiner Betätigungsstellung elektrische Bremssignale an ein im Prozeßrechner (24) enthaltenes autark arbeitendes Brems-Modul (36) abgibt, wobei das Brems-Modul (36) über den System-Bus (40) Sollwertvorgaben wenigstens an einen Brems-Kontroller (58, 64) abwickelt, um bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals wenigstens einen Bremsaktuators (78, 84) in Abhängigkeit des Bremssignals zu steuern.
19. Antriebssystem nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, daß das Brems-Modul (36) das von dem Bremssteller (20) vorgegebene Maß an Verzögerung auswertet und prozessorintern Korrekturdaten wenigstens an ein autark arbeitendes Getriebe-Modul (30) übermittelt, welches Drehzahlwerte für die einzelnen Elektromotoren (80, 82) ermittelt bzw. korrigiert und diese als Sollwertvorgaben über den System-Bus (40) an die Elektromotor-Kontroller (60, 62), die den Elektromotoren (80, 82) zugeordnet sind, ausgibt.
20. Antriebssystem nach Anspruch 18 oder 19, dadurch gekennzeichnet, daß bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals das Brems-Modul (36) die führende Rolle eines Getriebe-Moduls (30) übernimmt und aus der durch den Bremssteller (20) vorgegebenen Wunschgeschwindigkeit sowie aus der über den System-Bus (40) rückgemeldeten Fahrzeugistgeschwindigkeit Solldrehzahlen errechnet und als Sollwertvorgaben für die Brems-Kontroller (58, 64) auf den System-Bus (40) ausgibt.
21. Antriebssystem nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) einen Kennfeldspeicher enthält, in welchem den von einem Lenk-Modul (35) übermittelten lenkwinkelabhängigen Korrekturdaten Drehzahl faktoren zugeordnet sind, durch die die momentanen Sollgeschwindigkeiten für die Einzelradbremsen (78, 84) korrigiert werden, um diese an die aktuellen Lenkwinkel anzupassen.
22. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 18 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals die Brems-Kontroller (58, 64) die führende Rolle der Elektromotoren-Kontroller (60, 62) und/oder wenigstens eines Getriebe-Kontrollers (110) übernehmen und die Raddrehzahlen in Abhängigkeit von Schlupfverhältnissen und der Belastung der Räder (88, 90) so einregeln, daß sich die vom Bremssteller (20) geforderten Geschwindigkeiten einstellen.
23. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 18 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß im mechanischen Teil des Antriebsstrangs eine durch einen Kupplungs-Kontroller (108) ansteuerbare Kupplung (102) vorgesehen ist und daß das Brems-Modul (36) bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals einerseits an ein Kupplungs-Modul (32), das über den System-Bus (40) mit einem Kupplungs-Kontroller (108) in Verbindung steht, prozessorintern Informationen zum Öffnen der Kupplung (102) übermittelt, und andererseits die Prozeßführung auf das Brems-Modul (36) und/oder auf die Brems-Kontroller (58, 64) überträgt.

24. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 18 bis 23, dadurch gekennzeichnet, daß im mechanischen Teil des Antriebsstrangs wenigstens eine Kupplung (102) vorgesehen ist und daß bei Überschreiten eines vorgebbaren Bremssignals das Brems-Modul (36) prozessorintern an ein Kupplungs-Modul (32) Informationen zum Öffnen der Kupplung (102) abgibt und ein Getriebe-Modul (30) veranlaßt in Botschaften verschlüsselte Informationen über den System-Bus (40) an Antriebs-Kontroller abzugeben, um diese derart anzusteuern, daß die Kupplung (102) synchron mitgeführt wird und sich jederzeit wieder schließen läßt. 5 10
25. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 18 bis 24, dadurch gekennzeichnet, daß die beim Deaktivieren des Bremsstellers (20) erreichte Geschwindigkeit von einem Getriebe-Modul (30) als neue Wunschgeschwindigkeit gespeichert wird. 15 20
26. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 25, dadurch gekennzeichnet, daß an den Prozeßrechner (24) ein Terminal (22) zur Ein- und Ausgabe von Informationen, Daten- und Steuerbefehlen und dergleichen angeschlossen ist. 25
27. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 26, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) wenigstens einen Sequenz-Speicher (38) enthält, in dem vorgebbare Arbeitssequenzen für die Aktuatorssysteme (70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 100, 102, 104) abgespeicherbar sind, und der bei Aktivierung eines Sequenz-Modus prozessorintern Informationen an betroffene Funktions-Module (26, 28, 30, 32, 34, 35, 36) übermittelt, um die Arbeitssequenzen abzuarbeiten. 30 35
28. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 27, dadurch gekennzeichnet, daß der System-Bus (40) als CAN-Bus ausgelegt ist und wenigstens zwei unabhängige, redundante Bus-Kabel enthält und daß eine von der Fahrzeugbatterie unabhängige Zusatzbatterie vorgesehen ist, die wenigstens bei Ausfall der Fahrzeugstromversorgung den Prozeßrechner und den redundanten System-Bus (40) versorgt. 40 45
29. Antriebssystem nach einem der Ansprüche 1 bis 28, dadurch gekennzeichnet, daß der Prozeßrechner (24) wenigstens ein autark arbeitendes Geräte-Modul (26) enthält, der von einer Bedienungsperson vorgegebene und/oder aus einem Sequenz-Speicher (38) gewonnene Stellsignale auswertet und über den System-Bus (40) Sollwertvorgaben an wenigstens einen Geräte-Kontroller (50) ausgibt. 50 55



